Bureau de la sécurité des transports du Canada

2017-2018

Plan ministériel

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

L'honorable Karina Gould
Ministre des Institutions démocratiques et présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2017

Plan ministériel (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° de cat. TU1-14F-PDF
ISSN 2371-798X

Le présent document se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse http://www.bst-tsb.gc.ca

Le présent document est également offert en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message de la présidente 1

Les plans en un coup d'œil 3

- Servir les Canadiens et les Canadiennes 3
- Améliorer les principaux processus et produits opérationnels 3
- Moderniser notre milieu de travail 4
- Actualiser les cadres législatifs et réglementaires 4

Raison d'être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons 5

- Raison d'être 5
- Mandat et rôle 5

Contexte opérationnel : conditions touchant notre travail 7

Principaux risques : choses qui pourraient toucher notre capacité de réaliser nos plans et nos résultats 8

- Principaux risques 9

Résultats prévus : ce que nous voulons accomplir cette année et au-delà 13

- Responsabilité essentielle 13
- Services internes 19

Dépenses et ressources humaines 21

- Dépenses prévues 21
- Dépenses humaines prévues 23
- Dépenses par crédit voté 23
- État des résultats condensé prospectif 24

Renseignements supplémentaires 25

- Renseignements ministériels 25
- Cadre de production de rapports 25
- Renseignements à l'appui sur les programmes de niveau inférieur 28
- Coordonnées de l'organisation 28

Annexe A : Définitions 29

Notes en fin d'ouvrage 33

Message de la présidente

Notre Plan ministériel 2017-2018 présente aux parlementaires ainsi qu'aux Canadiens et aux Canadiennes des renseignements sur nos activités et sur les résultats que nous nous efforcerons d'obtenir au cours de l'année à venir. Pour améliorer la présentation de rapports aux Canadiens et aux Canadiennes, un nouveau rapport simplifié a été instauré afin de remplacer le Rapport sur les plans et les priorités.

Le titre du rapport a été changé pour en représenter le but : communiquer nos objectifs de rendement annuels et les prévisions des ressources financières et humaines nécessaires à l'obtention de ces résultats. Le rapport a également été restructuré de façon à dresser un portrait plus net, plus simple et plus équilibré des véritables résultats que nous tentons d'obtenir, et ce, tout en continuant de faire preuve de transparence quant à la façon dont l'argent des contribuables sera dépensé. Cette année, le BST a également mis en place un nouveau cadre de résultats ministériels et un inventaire des programmes, conformément à la Politique sur les résultats du Conseil du Trésor. Nous décrivons notre responsabilité principale, nos programmes et nos priorités pour 2017-2018 et la façon dont nous remplirons notre mandat.

Un domaine d'intervention important pour l'année à venir pour nous est un défi de longue date : le fait de procéder, en temps opportun, à l'achèvement de nos enquêtes et à la publication de nos rapports dans tous les modes de transport. Nous déploierons donc des efforts concertés pour réaliser des progrès mesurables quant à nos indicateurs de rendement liés à la rapidité. Ce faisant, nous contribuerons à faire en sorte que les Canadiens et les Canadiennes reçoivent plus rapidement les renseignements et que les lacunes de sécurité que nous relevons puissent être réglées plus rapidement par les personnes les mieux placées pour agir. Deuxièmement, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) investira en outre beaucoup de temps et d'efforts, au cours de l'année à venir, pour examiner et moderniser nos politiques, nos processus et nos produits d'enquête de façon à permettre à l'organisation d'être mieux à même de remplir son mandat à moyen et à long terme.

Une autre grande priorité pour le BST consiste à poursuivre la mise en œuvre d'un programme de sensibilisation plus proactif. Depuis la publication de notre dernière Liste de surveillance de la sécurité, en octobre 2016, le BST a commencé à entrer en contact avec les principales parties intéressées et à engager des discussions avec elles. Même si nous avons déjà rencontré un grand nombre d'intervenants, y compris des dirigeants gouvernementaux et industriels, il reste encore beaucoup à faire alors que nous faisons la promotion de changements dans les principaux dossiers touchant à la sécurité dans le réseau de transport du Canada.

En dernier lieu, nous poursuivrons également nos efforts continus visant à améliorer notre milieu de travail en renforçant la concertation avec les employés, en répondant aux préoccupations de

ces derniers, en mettant en œuvre une stratégie sur la santé mentale en milieu de travail et en agissant dans les dossiers qui se rapportent à la sécurité et à la santé au travail.

Pour atteindre tous ces objectifs, on aura besoin de travail acharné et de persévérance. Nos cibles sont ambitieuses, mais les Canadiens et les Canadiennes n'en méritent pas moins.

Kathleen Fox
Présidente

Les plans en un coup d'œil

Le Plan stratégique quinquennal du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) cerne les priorités qui orienteront les efforts du BST au cours des cinq prochaines années. Le Plan stratégique du BST de 2016-2017 à 2020-2021 précise quatre objectifs stratégiques. Chaque année, le BST élabore son Plan ministériel et un Plan d'entreprise qui décrivent les priorités et les activités en particulier qui seront entreprises selon chacun des quatre objectifs stratégiques.

Cette année, nous chercherons à éliminer notre arriéré de tâches âgées, tout en investissant dans des activités de modernisation.

Objectif stratégique 1 : Servir les Canadiens et les Canadiennes

Le BST continuera de servir les Canadiens et les Canadiennes en menant des enquêtes approfondies et des études sur la sécurité, en relevant les risques, en transmettant les leçons apprises, en communiquant ouvertement ses renseignements et en faisant la promotion de changements qui permettent d'améliorer la sécurité des transports. Pour ce faire, nous :

- assurerons la rapidité et la qualité des enquêtes et des communications en matière de sécurité;
- participerons à l'initiative du gouvernement ouvert;
- mobiliserons nos intervenants.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments de la priorité pangouvernementale qu'est le gouvernement ouvert et transparent.

Objectif stratégique 2 : Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

Le BST améliorera ses principaux processus et produits opérationnels pour veiller au maintien de leur pertinence, de leur efficience et de leur efficacité dans un monde en constante évolution. Pour ce faire, nous :

- réviserons nos politiques, procédures et outils d'enquête;
- réviserons nos rapports d'enquête.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments des priorités pangouvernementales que sont le gouvernement ouvert et transparent, l'environnement propre, l'économie forte et la diversité.

Objectif stratégique 3 : Moderniser notre milieu de travail

Le BST modernisera son milieu de travail pour s'assurer d'avoir les meilleures personnes et que ces dernières travaillent en équipe, d'utiliser des technologies modernes de façon intelligente et de réaliser les meilleurs résultats possible au moyen de processus, de structures et de systèmes efficaces, interreliés et souples. Pour ce faire, nous :

- renforcerons le dialogue avec les employés;
- mettrons en œuvre une stratégie sur la santé mentale en milieu de travail;
- simplifieront les politiques et les processus ministériels;
- améliorerons nos installations.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments de la priorité pangouvernementale qu'est la modernisation de la fonction publique (c.-à-d. Objectif 2020, la stratégie sur la santé mentale, les services partagés, etc.)

Objectif stratégique 4 : Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

Le BST examinera son cadre législatif et réglementaire afin d'assurer sa pertinence dans le contexte de la perpétuelle transformation de l'industrie du transport et des attentes des Canadiens et des Canadiennes. Pour ce faire, nous :

- élaborerons un plan d'action pour la mise en œuvre d'enregistreurs vidéo et de conversations à bord des locomotive;
- ferons des ajustements au Règlement du BST.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments de la priorité pangouvernementale que sont la sécurité et les possibilités, ainsi qu'avec la priorité accordée à la sécurité ferroviaire dans la lettre du mandat du ministre des Transports.

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats prévus du BST, voir la section « Résultats prévus » du présent rapport.

Raison d'être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons

Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline.

La ministre des Institutions démocratiques et présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada est la ministre désignée aux fins du dépôt des rapports administratifs au Parlement, tels que le Plan ministériel et le Rapport ministériel sur le rendement. Le BST fait partie du portefeuille des ministères et des agences du Conseil privé.

Mandat et rôle

Le BST joue un rôle clé au sein du réseau de transport canadien. Il offre aux Canadiens et aux Canadiennes une organisation chargée de faire avancer la sécurité des transports :

- en procédant à des enquêtes indépendantes, y compris des enquêtes publiques au besoin, sur les événements de transport choisis, afin d'en dégager les causes et les facteurs contributifs;
- en constatant les lacunes de la sécurité mises en évidence par de tels événements;
- en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces lacunes;
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes et présentant les conclusions qu'il en tire;
- en assurant le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans les enquêtes menées à l'étranger sur les accidents de transport mettant en cause des citoyennes ou des citoyens canadiens ou impliquant du matériel roulant ferroviaire, des aéronefs ou des navires immatriculés, sous licence

ou fabriqués au Canada. En outre, le BST s'occupe de certaines obligations du Canada en matière de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir des renseignements plus généraux sur le Ministère, voir la section « Renseignements supplémentaires » du présent rapport.

Contexte opérationnel : conditions touchant notre travail

Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un réseau de transport canadien et international très vaste et complexe. Bon nombre d'organisations canadiennes et étrangères sont responsables d'améliorer la sécurité des transports ou y prennent part. Le BST n'a pas le pouvoir ou l'autorité nécessaire pour ordonner à autrui de mettre en œuvre ses recommandations ou d'apporter des changements. Le Bureau doit donc présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » d'affecter ses ressources et de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité, et ce, malgré d'autres priorités concurrentes.

En outre, vu la mondialisation croissante de l'industrie du transport, les gouvernements et l'industrie cherchent à harmoniser davantage les politiques et les pratiques entre pays dans le but de faciliter les échanges transfrontaliers ainsi que la circulation des personnes et des biens. Par exemple, les règles qui s'appliquent aux trains qui traversent chaque jour la frontière canado-américaine doivent être harmonisées afin d'éviter de ralentir ou d'arrêter les trains, ou encore de causer des problèmes administratifs aux sociétés. Cela complique alors le travail du BST. Pour obtenir des résultats (c.-à-d. faire mettre en œuvre les mesures de sécurité), le BST ne peut plus simplement se tenir en contact avec les parties intéressées canadiennes et les convaincre d'agir de leur propre initiative. Le BST doit convaincre les parties intéressées canadiennes et étrangères de prendre des mesures de façon coordonnée et uniforme.

Le volume d'activités du BST est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport, qui sont impossibles à prédire efficacement. Cette incertitude pose certains défis en ce qui a trait à la planification et à la gestion des ressources du BST. De plus, au cours des dernières années, la visibilité du BST a augmenté considérablement à la suite d'enquêtes sur des événements très médiatisés, du programme de sensibilisation du BST et de l'utilisation accrue des médias sociaux pour transmettre des renseignements sur la sécurité. La visibilité accrue du BST a fait en sorte que les attentes des intervenants et du public soient plus élevées que jamais.

En 2017-2018, le BST affectera une importante quantité de ressources à des projets particuliers visant à examiner et à moderniser ses processus opérationnels de base et ses produits de sorte que

le BST soit mieux placé pour continuer de remplir son mandat et de répondre aux attentes dans les années à venir. Un certain nombre de groupes de travail seront mis sur pied afin de dialoguer avec les employés de toute l'organisation dans le cadre de ces projets. Cela aura une incidence à court terme, puisqu'il faudra retirer des ressources des opérations quotidiennes. Les efforts entamés en 2016-2017 pour éliminer l'arriéré d'enquêtes âgées se poursuivront également tout au long de la nouvelle année. Toutefois, l'équipe de direction s'assurera qu'un juste équilibre sera maintenu entre l'atteinte des objectifs à court terme et celle des objectifs à long terme.

Principaux risques : choses qui pourraient toucher notre capacité de réaliser nos plans et nos résultats

Le BST est exposé à des risques stratégiques clés qui représentent une menace éventuelle pour la réalisation de son mandat. Ces risques justifient une vigilance particulière à tous les niveaux de l'organisation.

Un risque important est la gestion de la charge de travail et des attentes. Le BST ne peut prédire le volume d'activités, puisqu'il est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport. Le public s'attend à ce que le BST déploie son personnel et fasse enquête pour tous les événements graves, offre des réponses ponctuelles au cours de chaque enquête et change les choses de manière à prévenir les événements futurs. Cette situation a conduit à des attentes plus élevées par rapport à la rapidité d'exécution des produits de sécurité du BST, à la qualité du travail de ce dernier et au nombre de produits de sécurité achevés.

Dans un environnement opérationnel où l'on ne s'attend pas à ce que les ressources disponibles augmentent, le BST doit continuer de remplir son mandat en respectant le budget limité existant. Bien qu'il y ait eu des efforts continus pour accroître l'efficience dans tous les secteurs de l'organisation, la perpétuelle transformation de l'environnement continue de créer de nouvelles demandes et d'exercer de nouvelles pressions sur les ressources. De plus, le BST a entrepris un ambitieux programme de modernisation qui nécessitera un investissement considérable au cours de l'année à venir.

Un autre risque auquel le BST est exposé est les doutes qui pèsent sur sa crédibilité. Avec la venue des médias sociaux, le public et les médias veulent des renseignements factuels sur les événements dans l'espace de minutes ou d'heures, et ils s'attendent à des rapports d'étape réguliers tout au long des enquêtes. Les principales parties intéressées veulent aussi disposer en temps opportun de renseignements destinés à leur propre usage dans leur système de gestion de la sécurité (SGS) ou dans leurs programmes de sécurité, et les plaideurs veulent disposer en

temps opportun de renseignements leur permettant d'intenter des poursuites précoces. Si le BST ne veille pas à l'examen et à la modernisation de sa législation habilitante, des processus d'enquête de base, des processus d'assurance et de contrôle de la qualité, ainsi que de son usage des technologies modernes, il y a un risque que des questions soient soulevées au sujet des processus du BST, de sa pertinence continue et de sa réputation.

Le succès du BST repose sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence ses employés; ainsi, le maintien d'un effectif qualifié et en santé représente toujours un risque clé. Les défis comprennent le recrutement et le maintien en poste d'employés chevronnés et qualifiés dans certains secteurs opérationnels, compte tenu des salaires plus élevés offerts dans le secteur privé, de la pénurie de travailleurs qualifiés pour certains postes et des départs à la retraite en cours de la cohorte d'employés issus de la génération du baby-boom. Un autre défi consiste en la nécessité de faire preuve de vigilance à l'égard du bien-être des employés. En raison de la nature du travail accompli par le BST, les employés peuvent être exposés à un niveau de stress élevé en milieu de travail. La santé et la sécurité au travail sont également importantes, surtout à cause des risques associés aux déploiements sur les sites des événements où il y a exposition à un grand nombre de dangers. Sans effectif qualifié et en santé, le BST ne serait pas en mesure de remplir son mandat et d'atteindre ses principaux objectifs stratégiques.

Principaux risques

Risques	Stratégie de réaction au risque	Lien avec la responsabilité essentielle du BST	Lien avec le Plan stratégique 2016-2017 à 2020-2021 du BST
Gérer la charge de travail et les attentes dans un environnement en évolution La capacité du BST de continuer à exécuter efficacement son mandat et à remplir ses obligations est à risque en raison de la nature imprévisible des événements, des attentes élevées du public, des priorités en évolution du gouvernement, des ressources financières limitées et d'autres changements externes échappant au contrôle du BST.	Le BST procédera : • À l'examen et l'ajustement des principaux objectifs de rendement organisationnels à la lumière des ressources disponibles et s'assurera que les objectifs révisés sont communiqués à grande échelle aux intervenants et facilement accessibles pour le public. • À la mise en œuvre de pratiques rigoureuses pour la gestion de projet afin	Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	• Servir les Canadiens et les Canadiennes

	de s'assurer que les enquêtes et les principaux projets sont terminés d'une manière efficace, efficiente et rapide. • À la mise en œuvre d'une bonne gestion du rendement des employés pour assurer une distribution équilibrée de la charge de travail. Le Comité exécutif (CE) du BST surveillera les progrès par rapport aux objectifs de rendement et à la charge de travail générale trimestriellement. Le CE contrôlera régulièrement les ressources et effectuera des réaffectations trimestrielles.		
Doutes sur la crédibilité du BST Il y a un risque que l'efficacité et la crédibilité opérationnelles du BST puissent être touchées si ce dernier ne répond pas avec efficience et efficacité aux demandes de renseignements et aux doutes quant à la législation, aux processus opérationnels et aux méthodes du BST.	Le BST : • Examinera et actualisera la méthodologie d'enquête, les processus opérationnels clés, le Manuel d'enquête ainsi que la formation de base à l'intention des enquêteurs. • Examinera et ajustera le Règlement du BST, en plus d'étudier la faisabilité de modifier la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. • Rendra plus de renseignements et	Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	• Améliorer les processus et les produits opérationnels de base • Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

	de données accessibles au public au moyen de son site Web et du portail Données ouvertes. Le Comité exécutif du BST surveillera le risque par l'intermédiaire de rapports d'étape semi-annuels.		
Maintien d'un effectif qualifié et en santé Le BST est exposé à des risques accrus associés au recrutement et au maintien en poste de personnel, en raison des compétences spécialisées et de la nature du travail.	Le BST : • Poursuivra la planification de la relève pour les postes clés et la dotation par anticipation de postes vacants. • Continuera d'améliorer tous les principaux éléments du programme de santé et de sécurité au travail. • Garantira la disponibilité d'une formation appropriée et de services d'aide aux employés. • Mettra en œuvre les mesures cernées dans le plan d'action découlant du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux. Le Comité exécutif du BST surveillera le roulement du personnel, la formation, les congés de maladie et les autres indicateurs pertinents des ressources humaines par l'intermédiaire des mises à jour semi-annuelles effectuées par les Ressources humaines et le Comité national d'orientation en matière	Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	• Servir les Canadiens et les Canadiennes

	de santé et de sécurité. Les mesures correctrices seront hiérarchisées et exécutées.		

Résultats prévus : ce que nous voulons accomplir cette année et au-delà

Responsabilité essentielle

Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport

Description

L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Le BST dispose des quatre programmes clés suivants à l'appui de la responsabilité essentielle :

- Enquêtes d'événements aéronautiques
- Enquêtes d'événements maritimes
- Enquêtes d'événements ferroviaires
- Enquêtes d'événements de pipeline

Les quatre programmes d'enquêtes d'événements sont régis par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques est également régi par l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et le programme d'Enquêtes d'événements maritimes est également régi par le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale.

Les responsables des programmes aéronautique, maritime, ferroviaire et des pipelines réalisent des enquêtes indépendantes sur certains événements de transport se produisant sur le territoire canadien, ou au-dessus, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ces programmes comprennent la publication de rapports d'enquête, la formulation et la surveillance de recommandations et d'autres communications sur la sécurité, ainsi que la réalisation d'activités de sensibilisation visant à promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel, aux infrastructures et aux règlements afin de faire avancer la sécurité des transports.

Les responsables du programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques peuvent aussi réaliser des enquêtes sur la scène internationale, et le programme comprend l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation de l'aviation civile internationale et autres accords internationaux.

Les responsables du programme d'Enquêtes d'événements maritimes peuvent aussi réaliser des enquêtes sur la scène internationale, et le programme comprend l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation maritime internationale et autres accords internationaux.

Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires inclut également la prestation d'aide aux provinces, sur demande, afin de mener des enquêtes sur des événements de chemins de fer de ligne courte de compétence provinciale.

Points saillants de la planification

La réalisation du mandat du BST est mesurée par l'intermédiaire de trois résultats ministériels. Premièrement, certains indicateurs de rendement visent à rendre compte de la sécurité globale du réseau de transport. Toutefois, bon nombre de facteurs variables influencent la sécurité des transports, et un grand nombre d'organisations jouent un rôle vis-à-vis de ce résultat ultime. Il n'existe aucun moyen d'attribuer directement des améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Les taux d'accident et de mortalité sont utilisés en tant que meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont indiqué des avancées positives en matière de sécurité des transports, et on s'attend de nouveau à des résultats positifs en 2017-2018.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent les parties intéressées du Bureau en réaction aux communications de sécurité de ce dernier, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficience. Le BST doit présenter des arguments percutants qui convainquent les « agents de changement » de prendre des mesures en réaction aux lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, les mesures prises et leur rapidité d'exécution représentent de bons indicateurs de l'incidence qu'a le BST sur la sécurité des transports. Le BST communique activement avec les parties intéressées dans tous les modes. Toutefois, les cibles de rendement établies varient par mode afin de tenir compte des points de repère et des défis différents d'un mode à l'autre. À l'heure actuelle, les plus grands défis se trouvent dans le mode de l'aviation, mais le BST est également exposé à des défis associés à la rapidité d'exécution de ses rapports dans le mode ferroviaire. En 2017-2018, il est peu probable que le BST atteigne toutes ses cibles pour tous les indicateurs de rendement dans tous les modes de transport.

Servir les Canadiens et les Canadiennes

En 2017-2018, le BST procédera à la mise en œuvre de la nouvelle approche relative à la gestion des enquêtes qui a été instaurée à l'été 2016. Cette nouvelle approche comprend un plus grand accent sur le travail d'équipe, une gestion de projet plus rigoureuse, une collaboration accrue dans l'ensemble des unités organisationnelles et une formation de recyclage, à l'intention des enquêteurs, sur la méthode d'enquête et la rédaction de rapports. On s'efforcera en outre d'éliminer l'arriéré des enquêtes âgées. Malgré ces efforts, le BST n'atteindra pas pleinement ses cibles d'efficience en 2017-2018. Toutefois, on s'attend à des progrès réels et mesurables. Plus précisément, l'objectif est de faire en sorte que la durée moyenne d'une enquête de qualité soit nettement inférieure à 500 jours pour les événements aéronautiques et ferroviaires, en plus de faire en sorte qu'aucune enquête d'événement ne dure plus de deux ans, quel que soit le mode.

En ce qui concerne les réactions aux recommandations du BST, des efforts seront déployés, en collaboration avec Transports Canada, pour examiner toutes les recommandations en suspens et prendre des mesures appropriées pour clore certaines recommandations âgées qui sont en suspens depuis bien trop longtemps. Un accent particulier sera mis sur les recommandations visant le mode de l'aviation, compte tenu du plus grand nombre de recommandations en suspens dans ce mode. De plus, le BST poursuivra ses activités de sensibilisation dans le but de faire participer les parties intéressées à des discussions proactives et de les encourager à amorcer des mesures de sécurité qui peuvent atténuer les risques relevés.

De plus, on continuera la mise en œuvre du Plan du BST pour un gouvernement ouvert. D'autres éléments de données tirés des bases de données dominantes sur les événements seront ajoutés au jeu de données publié sur le site Web du BST et dans le portail Données ouvertes. On continuera d'apporter d'autres améliorations au site Web du BST et à la présence du BST sur le site Canada.ca. On publiera par ailleurs des mises à jour plus fréquentes au cours des enquêtes longues et complexes.

Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

En 2017-2018, il faudra consacrer du temps et des efforts considérables à l'examen et à la modernisation des politiques, des processus et des produits d'enquête du BST. On fera appel à un certain nombre de groupes de travail pour dialoguer avec les employés et les gestionnaires de tout le BST au cours de cet exercice de renouvellement. Une nouvelle politique de classification des événements sera mise au point et publiée. Des changements à la façon dont le BST mène ses enquêtes et en rend compte seront mis en œuvre progressivement au cours des prochaines années, dès la fin de l'exercice courant. De nouveaux produits, comme les rapports succincts, seront également introduits de façon à mieux répondre aux besoins de nos parties intéressées et du public.

De plus, de nouveaux processus s'appliquant à l'évaluation des programmes et aux leçons apprises seront élaborés et mis en place à l'appui d'une amélioration continue, et ils aideront le BST à devenir une organisation qui encourage l'apprentissage.

Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

L'un des problèmes de sécurité qui existent depuis longtemps dans le mode ferroviaire est la mise en œuvre d'enregistreurs vidéo et de conversations à bord des locomotives. Ces enregistreurs pourraient offrir des renseignements très utiles afin d'aider les enquêteurs du BST dans l'exercice de leurs fonctions. Toutefois, les enregistreurs pourraient également aider les responsables des chemins de fer à gérer la sécurité de manière proactive s'ils étaient utilisés correctement. Pour donner suite à l'appel à l'action lancé par le BST, le ministre des Transports a désigné ce dossier comme une priorité pour 2017-2018. Ainsi, le BST collaborera étroitement avec Transports Canada en vue d'élaborer des propositions législatives et réglementaires appropriées qui nécessiteront d'installer des enregistreurs audio-vidéo de locomotive et de clarifier l'utilisation permise des enregistreurs, et ce, tout en mettant en équilibre les droits et les obligations des sociétés et de leurs travailleurs.

Au cours de l'exercice 2017-2018, le BST apportera de légères modifications à son règlement afin de clarifier certains articles à la lumière de la rétroaction des parties intéressées.

Résultats prévus

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement ministériels	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels pour 2013-2014	Résultats réels pour 2014-2015	Résultats réels pour 2015-2016
Le réseau de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident[1]	Le 31 mars 2018	Atteinte dans tous les programmes, sauf celui du réseau de pipelines	Atteinte dans tous les programmes, sauf celui du réseau ferroviaire	Atteinte dans tous les programmes, sauf celui du réseau ferroviaire
	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels[2]	Le 31 mars 2018	Atteinte dans tous les programmes	Atteinte dans tous les programmes	Atteinte dans tous les programmes
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport réagissent aux	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention	[3] Aviation = 64 % Maritime = 85 % Ferroviaire =	Le 31 mars 2018	Aviation = Non atteinte Maritime = Non atteinte Ferroviaire =	Aviation = Non atteinte Maritime = Non atteinte Ferroviaire =	Atteinte dans les quatre programmes

[1] Mesuré en comparant le taux de l'année courante à la moyenne sur 10 ans. Pour le réseau aéronautique, le taux correspond au nombre d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs au Canada (à l'exception des ultralégers et d'autres types d'aéronefs). Pour le réseau maritime, le taux correspond au nombre de navires commerciaux d'immatriculation canadienne de 15 tonnes brutes ou plus (à l'exception des navires à passagers et des navires de pêche) qui sont impliqués dans un accident lié à la marine marchande par 1 000 mouvements de navires. Pour le réseau ferroviaire, le taux correspond au nombre d'accidents survenus sur la voie principale par million de trains-milles en voie principale. Pour le réseau de pipelines, le taux correspond au nombre d'accidents par exajoule.

[2] Mesuré en comparant le taux de l'année courante à la moyenne sur 10 ans. Lorsque le résultat de l'année courante est égal à la moyenne sur 10 ans, la cible est considérée comme atteinte. Il n'y a jamais eu d'accident mortel lié au réseau de pipelines.

[3] Les cibles rattachées à cet indicateur de rendement sont fixées chaque année par mode afin d'établir des objectifs réalistes qui tiennent compte des circonstances connues au moment de la planification.

lacunes de sécurité relevées	entièrement satisfaisante »	89 % Pipeline = 100 %		Atteinte Pipeline = Atteinte	Atteinte Pipeline = Atteinte	
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	Aviation = 60 % Maritime = 60 % Ferroviaire = 75 % Pipeline = 75 %	Le 31 mars 2018	Aviation = Atteinte Maritime = Non atteinte Ferroviaire = Atteinte Pipeline = Sans objet[4]	Aviation = Non atteinte Maritime = Non atteinte Ferroviaire = Atteinte Pipeline = Sans objet[4]	Aviation = Atteinte Maritime = Atteinte Ferroviaire = Atteinte Pipeline = Sans objet[4]
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	Le 31 mars 2018	Non disponible[5]	Non disponible[5]	Aviation = 15,1 ans Maritime = 14,8 ans Ferroviaire = 7,4 ans Pipeline Sans objet4
Les enquêtes d'événements sont efficientes	Temps moyen pour achever les rapports d'enquête	450 jours	Le 31 mars 2018	Aviation = Non atteinte Maritime = Atteinte en grande partie Ferroviaire = Dépassée Pipeline = Dépassée	Aviation = Non atteinte Maritime = Dépassée Ferroviaire = Non atteinte Pipeline = Non atteinte	Aviation = Non atteinte Maritime = Dépassée Ferroviaire = Non atteinte Pipeline = Non atteinte
	Pourcentage des enquêtes achevées à l'intérieur du délai cible publié	75 %	Le 31 mars 2018	Non atteinte dans tous les programmes	Non atteinte dans tous les programmes	Non atteinte dans tous les programmes

[4] Ni avis de sécurité ni recommandation n'ont été diffusés pour des enquêtes sur des pipelines au cours de cette période.

[5] Cet indicateur de rendement a été ajouté pour l'exercice 2015-2016, et les données des années antérieures ne sont pas disponibles.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020
23 827 409	24 377 678	23 801 579	23 801 579

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020
169	169	169

Des renseignements sur le répertoire de programmes du BST se trouvent dans l'InfoBase du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT)[i].

Services internes

Description

On entend par Services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation. Les Services internes renvoient aux activités et aux ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des Services internes du ministère. Les 10 catégories de service sont les suivantes : services de gestion et de surveillance; services des communications; services juridiques; services de gestion des ressources humaines; services de gestion des finances; services de gestion de l'information; services des technologies de l'information; services de gestion des biens; services de gestion du matériel; et services de gestion des acquisitions.

Points saillants de la planification

En 2017-2018, dans le cadre du programme Services internes, on continuera de trouver et de mettre en œuvre des façons d'assurer une prestation plus efficace des services du programme à l'appui des programmes d'enquête du BST et conformément à l'objectif stratégique 3 : moderniser notre milieu de travail. L'une de nos grandes priorités consiste à soutenir le recrutement et le perfectionnement des enquêteurs alors que le BST continue d'être exposé à une période de roulement élevé en raison des départs à la retraite d'employés. De plus, le personnel des Services internes dirigera des initiatives qui auront un effet sur le bien-être des employés, comme les suivantes : l'élaboration du plan d'action ministériel en matière de santé mentale, la coordination de la participation au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux annuel de 2017-2018 et aux sondages quadrimestriels et l'élaboration de plans d'action de suivi, la mise en œuvre d'un nouveau plan d'équité en matière d'emploi de même que la modernisation de nos lieux de travail.

D'autres priorités au chapitre des services internes pour 2017-2018 comprennent les suivantes :

- étudier des options en vue de rendre les locaux du BST plus efficients, comme une stratégie visant à co-implanter le bureau central et le Laboratoire d'ingénierie du BST dans la région de la capitale nationale, ainsi qu'examiner des options relatives aux locaux pour les bureaux régionaux du BST où l'entente d'occupation doit être renouvelée;
- collaborer avec Bibliothèque et Archives Canada afin de mettre au point l'actualisation des horaires de conservation et d'élimination des documents à valeur opérationnelle du BST;
- examiner les possibilités d'accroître la quantité de renseignements et de données que le BST publie de manière proactive dans le cadre de l'initiative du gouvernement ouvert;
- surveiller les initiatives pangouvernementales qui se rapportent aux services et aux systèmes internes, et mettre en œuvre des changements en fonction du calendrier prescrit;

- examiner les technologies et les outils disponibles pour déterminer où ils peuvent aider l'organisation à être plus efficace, comme la mise en œuvre d'un outil en ligne de signalement des événements.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020
5 589 145	5 718 221	5 583 087	5 583 087

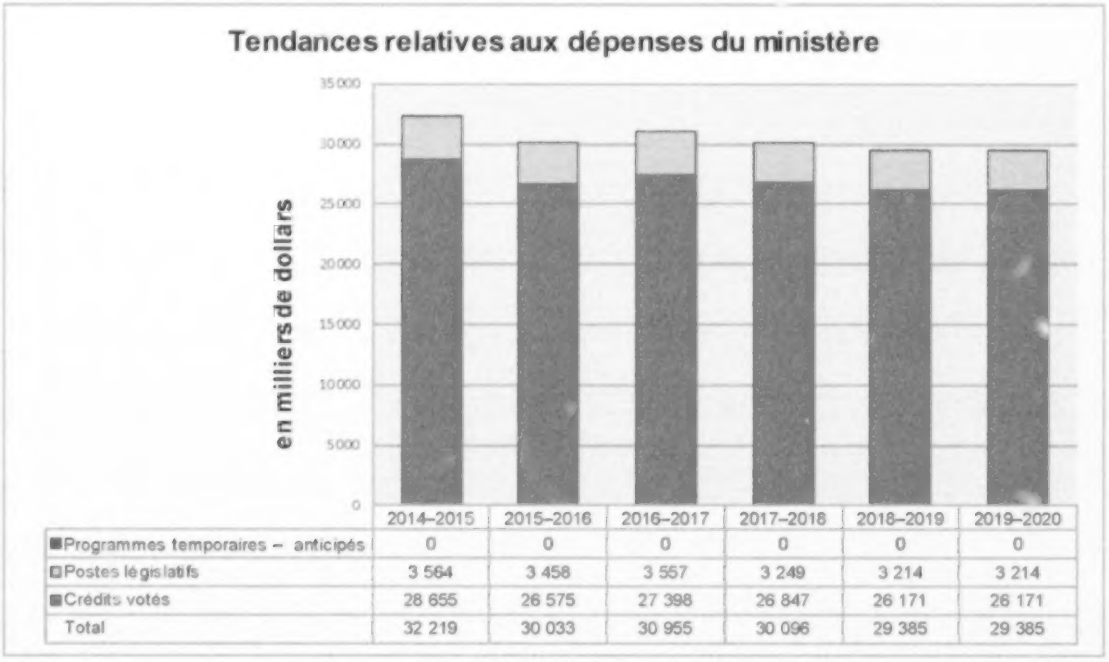
Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020
51	51	51

Dépenses et ressources humaines

Dépenses prévues

Sommaire de la planification budgétaire pour la responsabilité essentielle et les services internes (en dollars)



Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses 2014-2015	Dépenses 2015-2016	Dépenses attendues 2016-2017	Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	26 355 205	24 360 425	25 073 202	23 827 409	24 377 678	23 801 579	23 801 579
Services internes	5 864 126	5 672 065	5 881 368	5 589 145	5 718 221	5 583 087	5 583 087
Total	**32 219 331**	**30 032 490**	**30 954 570**	**29 416 554**	**30 095 899**	**29 384 666**	**29 384 666**

Les dépenses de 2014-2015 et de 2015-2016 présentées sont les résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. En 2014-2015, les dépenses ont été plus élevées qu'à la normale, ce qui s'expliquait principalement par les facteurs suivants :

- un montant de 0,7 million de dollars pour mettre en œuvre le paiement des arriérés de salaire par le gouvernement du Canada, sans effet sur les salariés à la date d'exécution;
- une somme de 0,4 million de dollars pour les paiements attribuables à la liquidation des indemnités de départ accumulées, conformément aux modifications apportées aux conventions collectives;
- une somme de 0,6 million de dollars pour l'achat d'un système d'inspection par rayons X et de tomographie assistée par ordinateur.

En 2015-2016, il n'y a pas eu de dépense majeure liée aux enquêtes d'événements ou de versements importants liés aux conventions collectives, ce qui explique pourquoi les dépenses étaient moins élevées au cours de cet exercice. Des fonds inutilisés totalisant 1,2 million de dollars ont été reportés prospectivement à l'exercice 2016-2017. Une partie considérable de ce montant a été affectée en vue de la ratification et de la signature de conventions collectives expirées, le BST devant effectuer des paiements salariaux rétroactifs à ses employés pour les trois derniers exercices. En raison du gel du budget de fonctionnement en 2014, les ministères doivent financier les paiements rétroactifs pour deux exercices sur trois à l'aide de leurs crédits existants. Par conséquent, les dépenses attendues pour 2016-2017 devraient être plus élevées qu'à la normale.

En outre, l'incertitude quant à savoir si toutes les conventions collectives seront ratifiées et signées d'ici la fin de l'exercice 2016-2017 présente un risque de plus au moment d'estimer les dépenses de fin d'exercice. En guise de mesure d'atténuation, le BST estime un report prospectif de 0,5 million de dollars de 2016-2017 à 2017-2018 à titre de compensation, au cas où certaines conventions collectives n'étaient ratifiées et signées qu'au cours d'années futures.

Les dépenses prévues pour 2017-2018 sont principalement composées des montants anticipés du budget principal des dépenses et du financement anticipé pour les indemnités provisoires, ainsi que d'un report prospectif de 0,5 million de dollars de 2016-2017.

Les montants prévus pour 2018-2019 et les exercices suivants sont cohérents, et ils comprennent les montants anticipés provenant du budget principal des dépenses.

D'autres montants qui ne peuvent être estimés en ce moment, tels que les charges supplémentaires pour les dépenses liées à la liste de paye (congés de paternité, indemnités de départ, etc.) n'ont pas été inclus dans les dépenses prévues. En outre, notons qu'un accident de transport important, une série de petits événements ou d'autres réductions budgétaires pourraient également changer considérablement les dépenses futures prévues.

Dépenses humaines prévues

Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes (équivalents temps plein)

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein 2014-2015	Équivalents temps plein 2015-2016	Équivalents temps plein attendus 2016-2017	Équivalents temps plein prévus 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	164	164	168	169	169	169
Services internes	44	45	47	51	51	51
Total	208	209	215	220	220	220

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits du BST, veuillez consulter le Budget principal des dépenses 2017-2018[ii].

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations du BST. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparées selon la méthode de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice, et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du Plan ministériel sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, les montants peuvent différer.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouve sur le site Web du BST[iii].

État des résultats condensé prospectif
Pour l'exercice prenant fin le 31 mars 2018 (en dollars)

Information financière	Résultats attendus 2016-2017	Résultats prévus 2017-2018	Écart (résultats prévus en 2017-2018 moins résultats attendus en 2016-2017)
Total des charges	36 125 000	35 398 000	-2 %
Total des revenus	35 000	35 000	-
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts gouvernementaux	36 090 000	35 363 000	-2 %

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil de l'organisation

Ministre compétent : L'honorable Karina Gould

Responsable de l'institution : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

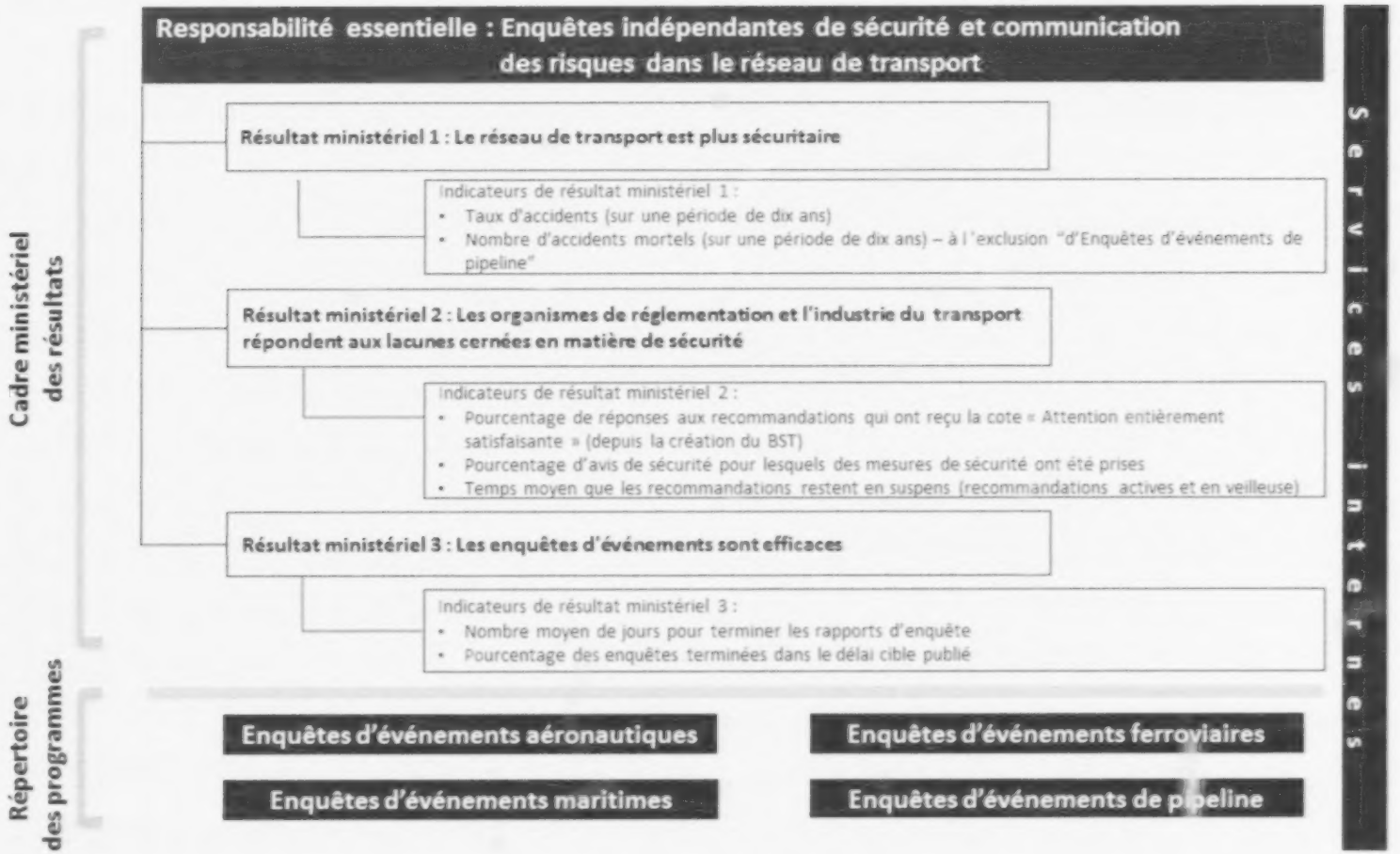
Instrument habilitant : Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports[iv] (L.C. 1989, ch. 3)

Année de constitution ou de création : 1990

Cadre de production de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le répertoire des programmes du BST qui ont été inscrits pour 2017-2018 sont montrés à la page suivante.

Cadre ministériel des résultats



Concordance entre le Cadre ministériel des résultats et le répertoire des programmes de 2017-2018 ainsi que les résultats stratégiques et l'architecture d'alignement des programmes de 2016-2017

Cadre ministériel des résultats et répertoire des programmes inscrits pour 2017-2018	Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes inscrits pour 2016-2017	Pourcentage des programmes visés par l'architecture d'alignement des programmes (en dollars) qui correspondent aux nouveaux programmes du répertoire des programmes
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire	
Enquêtes d'événements aéronautiques	Enquêtes d'événements aéronautiques	100
Enquêtes d'événements maritimes	Enquêtes d'événements maritimes	100
Enquêtes d'événements ferroviaires	Enquêtes d'événements ferroviaires	100
Enquêtes d'événements de pipeline	Enquêtes d'événements de pipeline	100
Services internes	Services internes	100

Renseignements à l'appui sur les programmes de niveau inférieur

Des renseignements à l'appui sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au répertoire des programmes du BST se trouvent dans l'InfoBase du Secrétariat du Conseil du Trésor[v].

Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports, consultez le site Web du BST[vi]. Vous pouvez également communiquer avec nous aux coordonnées suivantes :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : social@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557

Annexe A : Définitions

architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)

Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

Cadre ministériel des résultats (Departmental Results Framework)

Est composé des responsabilités essentielles, des résultats ministériels et des indicateurs de résultat ministériels.

cible (target)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit (appropriation)

Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives (statutory expenditures)

Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)

Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (planned spending)

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de

justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son plan ministériel et son rapport sur les résultats ministériels.

dépenses votées (voted expenditures)

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi de crédits. Le libellé du crédit régit les conditions dans lesquelles ces dépenses peuvent être effectuées.

équivalent temps plein (full-time equivalent)

Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement (performance indicator)

Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)

Facteur ou variable fournissant un moyen valable et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (horizontal initiatives)

Une initiative horizontale est une initiative dans le cadre de laquelle au moins deux organisations fédérales travaillent en vertu d'une entente de financement approuvée à l'atteinte de résultats partagés clairement définis, et qui est désignée (p. ex., par le Cabinet, un organisme central ou autre) comme une initiative horizontale aux fins de la gestion et de l'établissement de rapports.

plan (plans)

Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Plan ministériel (Departmental Plan)

Présente des renseignements sur les projets et le rendement attendu des ministères recevant des crédits sur une période de trois ans. Les plans ministériels sont déposés au Parlement chaque printemps.

priorité (priorities)

Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2017-2018, les priorités pangouvernementales désignent les thèmes de haut niveau décrivant le programme du gouvernement dans le discours du Trône de 2015, à savoir : Croissance de la classe moyenne; Un gouvernement ouvert et transparent; Un environnement sain et une économie forte; La diversité fait la force du Canada; et Sécurité et possibilités.

production de rapports sur le rendement (performance reporting)

Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme (program)

Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

programme temporisé (sunset program)

Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Présente des renseignements sur les réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus établis dans le Plan ministériel correspondant.

rendement (performance)

Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

responsabilité essentielle (Core Responsibility)

Fonction ou rôle durable qu'exerce un ministère. Les intentions du Ministère à l'égard d'une responsabilité essentielle sont prises en compte dans un ou plusieurs résultats ministériels connexes auxquels le Ministère cherche à contribuer ou qu'il cherche à influencer.

résultat (results)

Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat ministériel (Departmental Result)

Un résultat ministériel représente le changement ou les changements que le Ministère cherche à influencer. Un résultat ministériel échappe souvent au contrôle immédiat des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats au niveau des programmes.

résultat stratégique (Strategic Outcome)

Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (Management, Resources and Results Structure)

Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

[i] **InfoBase du SCT**, http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cgf/finances/pgs-pdg/gepme-pdgbpd/index-fra.asp
[ii] **Budget principal des dépenses 2017-2018**, http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cgf/finances/pgs-pdg/gepme-pdgbpd/index-fra.asp
[iii] **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.tsb.gc.ca/fra/publications
[iv] **Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports**, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html
[v] **InfoBase du SCT**, https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start
[vi] **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.bst.gc.ca/fra